

Vision du centre-ville: priorité au transport en commun

Pour maintenant et vers 2025

Il faut quand même adresser le
gros éléphant dans la salle

REM

Comment et pourquoi certains défis sont prioritaires?

Très grand volume de passagers demeurant dans des quartiers denses qui est entassé dans des circuits d'autobus multiples et qui doit parcourir de grandes distances

Les priorités

- Tronçon Norman-Sherbrooke et Aéroport
- Raccourci du Nord-Est: un tracé rectiligne diagonal liant RDP-St-Léonard-Rosemont-Plateau-Centre-ville
- SLR Pont Champlain avec embranchements au centre-ville et SLR régional Taschereau, entr'autres embranchements

Une option très rapide



Mais la Caisse voit autre chose

Est-ce le REM mauvais pour l'environnement?

À priori, tout projet de transport en commun, même mal conçu, tel que le prolongement du métro vers Montmorency, le Train de l'Est, v. 1, la ligne bleue vers Snowdon au lieu de Namur, est supposément bon pour l'environnement

Est-ce le REM mauvais pour l'environnement?

Cependant, les investissements en transport en commun, tout comme ceux en finances, sont supposé de fournir des rendements, i.e., un impact significatif sur la congestion, les gaz à effet de serre et la réduction du temps de voyage

Est-ce le REM mauvais pour l'environnement?

Un mauvais projet comme le REM délivra un rendement environnemental moins élevé que prévu, et donc est mauvais pour l'environnement car il laisse non-résolu les vrais problèmes

Mobilité à l'intérieur même du centre-ville

Comment faciliter et améliorer
l'accès au Vieux Port et Vieux
Montréal

Autobus 55, 129, 36 & 715

- Prolonger leur trajets vers le sud (à partir de Saint-Antoine pour le 129 et à partir de Notre-Dame pour le 55) jusqu'à la Rue de la Commune pour rapprocher ces autobus aux points d'intérêt au Vieux-Port
- Continuer le 36 vers l'est sur la Rue Notre-Dame à partir de la Rue Guy jusqu'à la Station Berri
- Prolonger le trajet terminal du 715 vers le nord (à partir de la Rue Sainte-Catherine jusqu'à la Rue Sherbrooke) pour raccourcir le trajet à pied avec la Station Peel

Prolonger les circuits existants d'autobus: 715 jusqu'à la Rue Sherbrooke, 36 via Notre-Dame jusqu'à la Station Berri, et 129 via St Pierre et 55 via St Sulpice jusqu'à la Rue de la Commune



Pourquoi?

- Dans chacun des cas, il suffit de prolonger ces circuits par quelques centaines de mètres afin de raccourcir la distance à franchir à pied à partir du métro pour le 715, et à partir des lieux d'intérêt pour les autres
- Le Vieux-Montréal et le Vieux-Port sont devenus plus que des destinations touristiques
- Depuis 2000, il y a de plus en plus de résidants, étudiants et emplois dans ce secteur
- Le 715 est considéré comme l'autobus local par ces gens

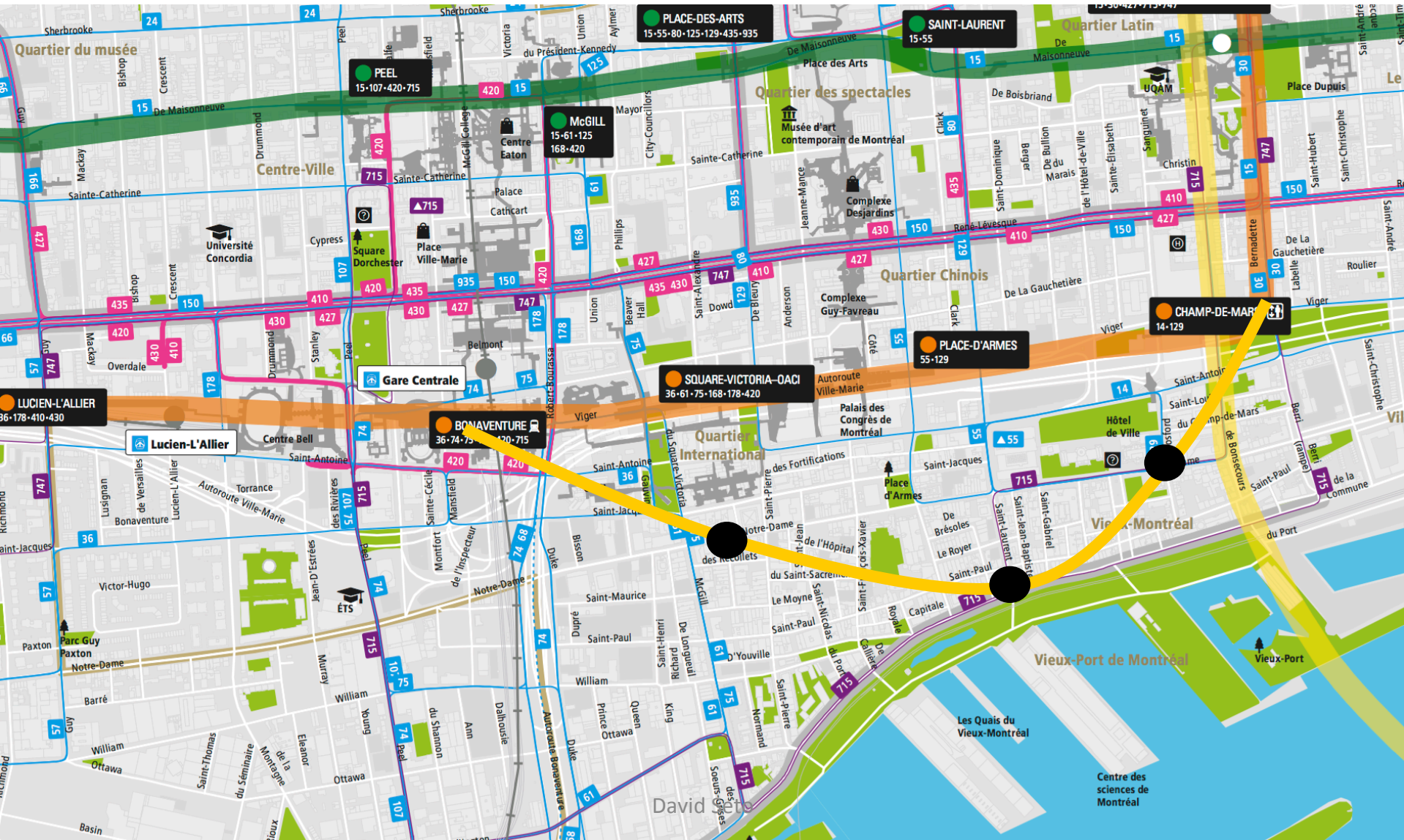
Rue Notre-Dame

- Pour les mêmes raisons, le trajet du 36 devrait être prolonger de la Rue Guy jusqu'à la Rue Berri
- Depuis la réorganisation du trajet du 36 il y a plusieurs décennies, il ne roule plus sur Notre-Dame à l'est de la Rue Guy, évitant de desservir les nouveaux résidants de Griffintown (hors-Ville-Marie)
- La ré-introduction/introduction du service d'autobus permettra de desservir ce secteur en grande croissance rapide

Notre-Dame Phase 2

SLR Notre-Dame entre Station Frontenac et le
Boulevard Monk

Accès Vieux-Port/Vieux-Montréal Phase 3: nouvelle voie parallèle de la ligne orange entre Berri et Bonaventure



Le Haut du Centre-ville

Sherbrooke et René-Lévesque

Rue Sherbrooke

- Route 138 et une des rues les plus importantes au Québec et au Canada avec ses sièges sociaux, universités en proximité et grands hôtels
- Congestion sévère au centre-ville
- Depuis 2000, il n'y a plus de terrain vacant, et de plus en plus de résidants
- Voie réservée pour autobus en bordure de trottoir non-pratique à cause des saillies de trottoirs qui coupent une voie
- Solution: SRB entre Berri et Atwater

Eviter la Station Berri

- Grands volumes de passagers du nord (orange), de l'est (verte) et sud (jaune) et tous vont vers l'ouest (verte)
- La STM a prolongé le 27 (427, l'autre ligne orange) aux heures de pointe pour éviter la ligne orange, la Station Berri et la ligne verte sur le Boul. René-Lévesque afin d'offrir un service direct (1 siège) au centre-ville
- Les résidants de Ville-Marie se heurtent aussi aux métro trop pleins aux Stations Papineau et Frontenac
- Solution initiale: projet-pilote de prolongement des lignes 14, 45, 10 et 94 aux heures de pointe sur le Boul. René-Lévesque vers le centre-ville

Volets plus dispendieux

Re-penser le Boul. René-Lévesque

- Aux heures de pointe, véritable autoroute d'autobus
- Désagréable aux piétons éclaboussés
- Désagréable pour les passagers aussi parce que la voie réservée en bordure de trottoir prend tous les trous et bouches d'égouts
- Voitures en attente de virage à droite bloquent
- Solution: SRB René-Lévesque de toute sa longueur
- Option: prendre l'opportunité de poser les rails

Re-penser le Boul. René-Lévesque (2)

- Pour soulager la Station Berri, conjuguer à une vitesse et commodité de service d'autobus concurrentielle au métro, et permettre un autre point de correspondance au métro pour les autobus en amont
- Station René-Lévesque des lignes orange et jaune avec accès sous-terrain pour les autobus

Nouveaux logements au centre-ville

- Présentement beaucoup de condos 3 et demi, 1 chambre à coucher
- Bons pour les jeunes couples sans enfant et 1 enfant max, et les 'empty-nesters' entre 60-75 ans
- 2^e enfant: Blainville, Ste-Julie, Candiac
- On a besoin de condos familiaux, avec 2-3-4 chambres à coucher
- Foyers de 3^e âge, sinon Boul. Gouin entre Acadie et RDP
- Quartier multi-générationnel